

RAPPORT DE LA COMMISSION THEMATIQUE DES PETITIONS

chargée d'examiner l'objet suivant :

Pétition pour des transports publics plus fréquents et plus efficaces entre Lausanne et la Broye

La Commission thématique des pétitions, composée de Mmes Verena Berseth Hadeg, Christine Chevalley, Susanne Jungclaus Delarze, Lise Peters, Jacqueline Rostan (qui remplace Grégory Devaud) et de MM. Jean-Michel Favez (qui remplace André Marendaz), Félix Glutz, Jacques Nicolet (qui remplace Jean-Robert Aebi), Pierre-André Pernoud, Michel Renaud (qui remplace Florence Golaz), Philippe Reymond, Claude Schwab, Jean-Jacques Truffer (qui remplace Claudine Wyssa), sous la présidence de M. Jérôme Christen a siégé en date du 8 octobre 2008.

Remerciements à M. Frédéric Ischy, qui a tenu les notes de séance.

Description de la pétition

La pétition (08_PET_020) pour des transports publics plus fréquents et plus efficaces entre Lausanne et la Broye, soutenue par 2240 signatures a été déposée le 9 septembre 2008. Elle demande une relation en train et en bus toutes les demi-heures entre Lausanne et la Broye, la création de parkings relais et, pour des raisons de sécurité, la disponibilité de places assises.

Audition des pétitionnaires, représentés par M. Kolb, président des Verts de la Broye-Vully, Mme Kolb et Mme Repond

Les pétitionnaires exposent le contexte dans lequel ils ont lancé leur pétition : l'arrière-pays, où vivent de nombreux pendulaires, est mal desservi par les transports publics et le trafic routier se heurte à des limites (prix du carburant, places de parc, pollution).

En augmentant la fréquence des transports publics, cela permettrait d'amplifier le nombre d'usagers (effet d'appel) et d'améliorer la sécurité.

Pour des raisons de faisabilité dans un délai raisonnable, les pétitionnaires ont renoncé à inclure dans leur demande le Nord du district Broye-Vully. Ils voient leur démarche comme complémentaire à celle des députés demandant une amélioration des liaisons routières (RC 601). Leur initiative, adressée directement au Grand Conseil, est soutenue par la population locale et n'a pas fait l'objet de démarches officielles auprès des communes intéressées ou des compagnies de transports.

Questionnés sur le coût de leur demande, les pétitionnaires estiment qu'il est raisonnable en regard de la rentabilité attendue d'un transport public et du gain d'attractivité de la nouvelle offre auprès des usagers.

Audition de M. Krayenbühl, chef du Service de la mobilité (Département des infrastructures)

M. Krayenbühl rappelle les règles de financement des transports publics concernant le trafic régional. La Confédération alloue pour le Canton une enveloppe financière de l'ordre de 140 millions. Tout ce qui dépasse cette enveloppe est à 100% à la charge du Canton. Par ailleurs, la Confédération prend en charge le 50% des coûts non couverts des prestations offertes (le 30% de ce montant est alloué aux différents bassins de transport desservis). Au final, les Communes prennent en charge le 15% de la facture globale. Ensuite, M. Krayenbühl donne quelques chiffres. Pour la ligne TL no 62 (Lausanne-Moudon), le coût assumé par les collectivités publiques (Confédération, Canton, Communes) se monte à environ 1,2 million (2,6 millions de charges et 1,4 million de produits). Pour la ligne CFF Lausanne-Payerne, le coût assumé par les collectivités publiques se monte à environ 6 millions (9,6 millions de charges et 3,6 millions de produits).

Pour le Service de la mobilité, l'augmentation de la cadence proposée par la pétition est une bonne chose. Elle a cependant un coût qui peut être intuitivement fixé à 1 million supplémentaire par an pour la ligne TL no 62 et à 4 millions supplémentaires par an pour la ligne CFF Lausanne-Payerne. La fréquence des bus est plus facile à améliorer que celle des trains. Le Service de la mobilité entend plutôt étoffer l'offre aux heures de pointe, ceci dans la mesure où les ressources correspondantes peuvent être obtenues.

Le Service de la mobilité ne va pas, en tout état de cause, rester figé dans le statu quo concernant ce dossier et fera un travail de recherche, notamment en vue de déterminer les projets à mettre en priorité. L'impact dans les faits du métro M2 devra aussi inévitablement faire l'objet d'une évaluation.

Délibérations

La majorité des commissaires estiment que la pétition doit être soutenue afin d'obtenir une information plus complète sur ce dossier et de connaître les intentions du Conseil d'Etat. Les commissaires considèrent que la Broye représente un potentiel digne d'un développement de l'offre en transports publics.

Quelques réserves sont émises, eu égard au coût de cette offre pour les Communes et à l'opportunité de soutenir une demande alors que le Service de la mobilité se préoccupe de ce dossier.

Vote

Par 12 voix pour et 2 abstentions, la commission propose au Grand Conseil de renvoyer cette pétition au Conseil d'Etat.

Saint-Légier, le 29 octobre 2008.

Le rapporteur :
(Signé) *Claude Schwab*